

NASCITA, COMPOSIZIONE, EVOLUZIONE, SCIoglimento

Fortunatamente per chi vi ha operato è una storia di pace e di grande ed ammirevole impegno civile. Un impegno erede delle tradizioni di battaglioni e gruppi nei quali furono inquadrati i valligiani Bellunesi, Cadorini e Feltrini che si distinsero dapprima nelle file del 7° Alpini e poi del 6° Artiglieria da montagna, i due reggimenti cardine della brigata, il cui anno di nascita fu, per il primo, il 1887 a Conegliano e, per il secondo, il 1941 ad Ivrea.

Sono tradizioni militari che hanno attraversato la storia d'Italia: dalle campagne d'Africa di fine 800 alla guerra di Libia, dai numerosi fronti della prima guerra mondiale al conflitto Italo-Etiopico del 1936, sino ai molteplici interventi effettuati durante il periodo bellico 1940-45. Tutti eventi nei quali i vari reparti guadagnarono numerose ricompense al valor militare, riconosciute sia alle bandiere di guerra che ai singoli combattenti.

La Brigata Cadore, assieme alla Orobica, fu l'ultima delle 5 Brigate alpine costituite dopo la Seconda Guerra Mondiale (le prime furono: la Julia nel 1949, la Tridentina nel 1951 e la Taurinense nel 1952), iniziò ufficialmente il suo percorso 1° luglio 1953, e fu dislocata, con i suoi reparti, nel territorio della provincia di Belluno.

Nella città capoluogo il comando di Brigata prese posses-



so della caserma “Giuseppe Fantuzzi”, costruita a poca distanza dalla stazione ferroviaria nel 1890. Era stata intitolata al generale bellunese che combatté per l'indipendenza della Polonia, fece parte della Legione Cisalpina e cadde alla difesa di Genova il 12 maggio 1800.

A formare le file degli organici militari della neonata Brigata “Cadore” fu chiamato, prima di tutto il 7° Reggimento Alpini il cui comando fu insediato alla caserma “Salsa” del capoluogo, assieme a quello del Battaglione “Belluno”, mentre il Battaglione “Pieve di Cadore” si insediò nella caserma “Pier Fortunato Calvi” di Tai di Cadore.

Sempre il primo luglio 1953 fu ricostituito il 6° Reggimento da Montagna, il cui comando, assieme a quello del Gruppo “Lanzo”, si insediò nella caserma “D'Angelo” del capoluogo.

Nel 1956 sarebbe arrivato anche il Battaglione “Feltre”, dislocato alla caserma “Zannettelli” di Feltre.

Del 6° fecero parte anche il Gruppo “Pieve di Cadore”, il Gruppo “Agordo” (quest'ultimo di stanza a Bassano del Grappa) ed un Gruppo contraerei leggero.

Della Brigata Cadore, nel 1957, avrebbe fatto parte anche il Battaglione Alpini d'Arresto “Cadore”, che cambiò denominazione, prima in XIX° Btg. Alpini da Posizione, poi in XIX° Btg. Alpini d'Arresto, quindi, nel 1963, in Btg. Alpini



Belluno, 1954. Il colonnello Gandolfo riceve la bandiera del 7°.

d'Arresto "Val Cismon", con sede a S. Stefano di Cadore nella Caserma "Calbo".

Dall'estate del 1953 la Brigata alpina "Cadore" iniziò così il suo cammino perpetuando quei valori che, dal 1872, anno di costituzione degli Alpini, avevano contraddistinto la vita del corpo militare più amato dalle genti della montagna veneta, perché da sempre fu profondamente radicato nel territorio sino ad identificarsi con esso ed essere parte integrante della sua storia.

La costituzione fu suggellata da una suggestiva cerimonia popolare in Piazza dei Martiri che vide il Vescovo di Feltre e Belluno, Monsignor Gioacchino Muccin, benedire le bandiere di guerra dei reparti.

Negli anni seguenti si costituirono, gradualmente, le altre unità.

Alla fine del 1962 la Brigata inquadrava il 7° Regg. Alpini: Btg. "Feltre", Btg. "Pieve di Cadore", Btg. "Belluno", Btg. Alpini d'Arresto "Val Cismon"; il 6° Reggimento artiglieria da montagna: Gr. "Lanzo", Gr. "Pieve di Cadore", Gr. "Agordo"; la 7ª Compagnia Mortai, il Nucleo Carabinieri, la Compagnia Genio Pionieri, la Compagnia Trasmissioni, il Plotone Paracadutisti, il Comando delle Unità dei Servizi: l'Autoreparto, il Reparto Rifornimenti-Riparazioni-Recuperi, le Unità Sanitarie, la Sezione Sussistenza, le Unità Mobili e la Sezione Aviazione Leggera.

Nel 1964 il Plotone Alpini Paracadutisti confluì nella Compagnia Alpini Paracadutisti del IV Corpo d'Armata.

Nel 1967 il Comando delle Unità dei Servizi divenne "Comando Raggruppamenti Servizi".

Nel 1975 le truppe alpine subirono una ristrutturazione in base alla quale furono sciolti i Reggimenti Alpini ed i Reggimenti Artiglieria da Montagna e la Brigata risultò così composta:

- Comando Brigata,
- Reparto Comando e Trasmissioni,
- Battaglioni "Feltre" e "Pieve di Cadore",
- Compagnia Genio Guastatori,
- Compagnia Controcarro.

Negli anni successivi le truppe alpine subirono una ulteriore ristrutturazione in base alla quale (1992) furono ricostituiti i Reggimenti Alpini ed i Reggimenti Artiglieria da Montagna.

Nel 1993 la Brigata risultava così composta:

- Comando Brigata,
- Gruppo Art. da Montagna "Lanzo",
- Battaglione Logistico,
- Reparto Comando e Supporti Tattici,
- 7° Reggimento alpini: Btg. "Feltre", 12° Btg. "Pieve di Cadore",
- 16° Btg. Addestramento Reclute "Belluno"
- 6° Reggimento Artiglieria da Montagna: Gruppo "Lanzo",

Nel 1995 fu sciolto il 6° Rgt. Artiglieria da Montagna Gruppo "Lanzo".

Infine il 10 gennaio 1997 la Brigata Alpina "Cadore" fu definitivamente sciolta ed i reggimenti 7° (Btg. "Feltre") ed il 16° (Btg. Addestramento Reclute "Belluno") passarono alla Brigata Alpina "Julia".

I poco meno che quarantatré anni e mezzo di vita della Brigata "Cadore" sono stati caratterizzati da una lunga serie di interventi operati dai vari suoi reparti, in occasione di calamità naturali e di impegni di ordine pubblico, quasi una sorta di continuazione di azioni svolte già dal 7° Rgt. Alpini a favore delle popolazioni calabresi e siciliane colpite dal terremoto del 1908.

L'elenco degli interventi è davvero poderoso e testimonia un impegno il cui ricordo rimarrà particolarmente impresso nelle popolazioni che ne hanno beneficiato.

Erano, infatti, passate solo poche settimane dalla costi-



Belluno, 1954. Piazza dei Martiri. Consegna solenne delle bandiere di guerra ai reggimenti.

tuzione ufficiale, e gli organici erano appena al 30% degli effettivi, che si affacciò una importante emergenza, tale da tenere gli italiani col fiato sospeso per oltre un anno.

Teatro dell'emergenza, la città di Trieste ed i territori contesi tra Italia ed Jugoslavia, sottoposti, sin dalla fine della seconda guerra mondiale, in parte a sovranità italiana ed in parte in amministrazione alleata con le pretese del maresciallo Tito.

Nel mese di ottobre 1953 la "Cadore" fu mobilitata nella zona di Cividale del Friuli ed i suoi reparti vi rimasero fino al 19 dicembre di quell'anno.

Nei suoi primi anni di vita i militari della "Cadore" cominciarono anche ad entrare maggiormente nel cuore della gente locale dando il loro fattivo contributo per la realizzazione di opere di interesse civile che ancor oggi sono in gran parte attive e funzionanti.

La prima grande opera, che avrebbe dato un grande impulso turistico al colle bellunese, fu la seggiovia che venne costruita per collegare l'altopiano del Nevegal al Col Toront.

Erano tempi, quelli, nei quali il colle bellunese era molto frequentato e le stagioni invernali erano caratterizzate da abbondanti nevicate a tutto vantaggio degli appassionati degli sport bianchi.

C'era, però, un inconveniente: non era facile arrivare



Belluno, 1954. Il Col. Barberis, 1° Comandante del 6° Regg. Art. da Montagna con la bandiera del reggimento.

alla sommità del Col Toront che, per forza di cose, doveva essere raggiunto a piedi.

Del progetto di costruzione di un impianto di risalita si occupò l'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo di Belluno che era interessata a potenziare l'offerta turistica del colle e della stessa città, ma su tutto gravava l'assoluta mancanza di fondi che bloccavano, di fatto, la realizzazione del progetto stesso.

Delle preoccupazioni dei bellunesi si fece interprete il generale Carlo Ravnich, primo comandante della Brigata Cadore, così i militari del 7° alpini, della Compagnia Genio Pionieri e del 6° Artiglieria da Montagna furono i principali artefici dei lavori di costruzione della seggiovia.

Il grande e prezioso aiuto di uomini e muli, praticamente a costo zero, consentì di vedere realizzato il sogno dell'Azienda di soggiorno e dei suoi dirigenti dell'epoca.

Per settimane e settimane i bellunesi videro passare per le vie della città i convogli dei militari con i materiali che venivano trasportati al Nevegal per la costruenda seggiovia.

Nell'agosto 1954 erano già installati tutti i piloni nei basamenti di calcestruzzo e portate in quota tutte le ruote e le pulegge. Lungo il tracciato della seggiovia l'andirivieni di alpini, genieri ed artiglieri da montagna assomigliava alla frenesia di un immenso ed operoso formicaio umano.





I COMANDANTI DELLA BRIGATA "CADORE"

Gen. RAVNICH Carlo	dal 01.07.53 al 10.08.56
Gen. VISMARA Luigi	dal 11.08.56 al 31.01.58
Gen. BINETTI Raffaele	dal 01.02.58 al 30.04.59
Gen. DIBITONTO Francesco	dal 01.05.59 al 30.04.60
Gen. BONGIOANNI Mosè	dal 01.05.60 al 14.11.61
Gen. DI LEO Alberto	dal 15.11.61 al 30.04.63
Gen. CAVANNA Umberto	dal 01.08.63 al 25.10.65
Gen. CARUSO Vito	dal 26.10.65 al 30.09.67
Gen. LA VERGHETTA Antonio	dal 01.10.67 al 30.09.68
Gen. BRUGNARA Massimo	dal 01.10.68 al 14.01.70
Gen. CLERICO Luigi	dal 15.01.70 al 28.02.71
Gen. MERVIG Giovanni	dal 01.03.71 al 29.02.72
Gen. VALDITARA Lorenzo	dal 01.03.72 al 20.03.74
Gen. DONATI Giorgio	dal 21.03.74 al 23.03.75
Gen. POLZOT Giovanni	dal 24.03.75 al 20.10.76
Gen. PRIMICERI Giulio	dal 21.10.76 al 08.08.78
Gen. NAZZARO Antonio	dal 09.08.78 al 27.09.79
Gen. BERNARDI Edoardo	dal 28.09.79 al 27.09.80
Gen. PRANDI Giovanni	dal 28.09.80 al 28.09.81
Gen. INNECCO Domenico	dal 29.09.81 al 04.09.83
Gen. JEAN Carlo	dal 05.09.83 al 27.11.84
Gen. MOCCHI Eugenio	dal 28.11.84 al 17.09.86
Gen. CAUTERUCCIO Italiceo	dal 18.09.86 al 22.10.87
Gen. CERVONI Francesco	dal 23.10.87 al 24.10.88
Gen. ROSA Mario	dal 25.10.88 al 24.05.90
Gen. PAPINI Giovanni	dal 25.05.90 al 04.10.92
Gen. CHIESA Franco	dal 05.10.92 al 10.10.93
Gen. GADIA Primo	dal 11.10.93 al 10.01.97



Alcuni dei comandanti della Brigata Alpina "Cadore".
Da destra: Antonio Nazzaro, Giorgio Donati, Franco Andrich,
Primo Gadia, Italiceo Cauteruccio, Giuliano Ferrari.



**LE CASERME
SEDE DELLA BRIGATA
"CADORE"**



LA CASERMA “GIUSEPPE FANTUZZI” E LE SUE ORIGINI

(Estratto da una ricerca condotta dal Comando di Brigata S.M. Ufficio Personale, Ordinamento e Mobilitazione)

È nel corso del 1882 che a Belluno si iniziò ad operare concretamente al fine di ottenere la costruzione, in città, di una nuova caserma.

Nei giornali dell'epoca si parlava sempre di una “nuova caserma” poiché già da molto tempo ne esisteva un'altra: la così detta “Caserma dei Gesuiti”, ricavata, all'inizio dell'ottocento, da un convento della Compagnia di Gesù e che fu sede del distretto militare.

La caserma dei Gesuiti si chiamò, in seguito, caserma “Jacopo Tasso”.

Nella seduta del Consiglio Comunale del 15 febbraio 1882 si prese una decisione che può considerarsi il risultato definitivo di ipotesi e discussioni che si erano verificate nei mesi precedenti.

Nella “Gazzetta di Belluno” si leggeva, relativamente alla seduta del Consiglio Comunale “...*Si passa, quindi, a discutere l'Ordine del Giorno 1) Autorizzazione alla giunta di fare le pratiche necessarie per conseguire lo stanziamento di truppe in questa città. Dopo brevi osservazioni ...si approva all'unanimità la seguente deliberazione: ...Il Consiglio autorizza ed incarica la Giunta a fare le pratiche necessarie, onde ottenere che venga destinata a Belluno la sede del Battaglione Alpino*”.

Verso la fine del mese di agosto si ottenne una risposta dal Comando del 3° Corpo d'Armata, secondo la quale la città di Belluno risulterebbe compresa nel piano per lo stanziamento di nuovi reggimenti, come sede di un presidio stabile costituito da due battaglioni di fanteria, però, prima di prendere una decisione si vollero sentire le proposte del Comune di Belluno in relazione ad un concorso delle spese necessarie per la costruzione della caserma.

La risposta del Comune non tardò. Infatti sulla “Gazzetta di Belluno” del 16 settembre si leggeva che il Consiglio Comunale aveva deciso di contribuire con lire 70.000 alle spese di costruzione della nuova caserma e di offrire lire 14.000 per l'allestimento di alloggi per un contingente di Artiglieria da Montagna che avrebbe dovuto acquarterarsi provvisoriamente a Belluno.

Accolta la proposta, il 1° marzo venne stipulata la convenzione tra il Municipio di Belluno e l'autorità Militare rappresentata dal maggiore del Genio cav. Felolo confermando il contributo di 70.000 lire e la scelta del luogo di costruzione.

Tale località è la “Favola”, occupata attualmente sia dalla caserma di cui in oggetto che dalla stazione ferroviaria e relativo piazzale e dalle scuole “Gabelli”.

Nella “Gazzetta di Belluno” del 3 marzo 1883 compariva un articolo intitolato “Stanziamento di truppe in Belluno” che concludeva: “...*Questa convenzione, una volta che avesse*



ad ottenere la ratifica delle due parti contraenti, del che ci lusinghiamo, porterà certamente un onere assai grave alle finanze comunali: nondimeno non possiamo che far plauso alla Giunta ed al Consiglio che non si sono di ciò fatto ostacolo per cercare di migliorare le condizioni economiche del paese. Nel maggior introito del dazio lo stesso erario del comune troverà un compenso alla spesa, e nell'accresciuto movimento commerciale derivante da questo maggior stanziamento di truppe nella nostra città, questa risentirà indubitato vantaggio."

La ratifica della convenzione tardò a venire a causa di difficoltà di vario genere, quali, oltre a considerazioni militari strategiche e logistiche, quelle di ordine economico che valutavano l'entità dei concorsi nelle spese di altri comuni, come Pordenone e Palmanova, che concorrevano per avere una o più caserme e relativi reparti di militari. Il 29 novembre 1884 "l'Alpigiano" recava il seguente articolo "A primavera! La camera dei Deputati ha approvato il progetto di legge per

i fabbricati militari con voti 192 contro 78. Anche l'ultimo ostacolo all'erezione della caserma a Belluno è dunque tolto né ha vi motivo di dubitare che il Senato possa respingere la legge. Sappiamo che anche S.E. il Generale Sala ha già riferito favorevolmente perché il fabbricato abbia a sorgere sul piano della "Favola"... È comunque indubitabile che a primavera si incominceranno i lavori".

Si era, quindi, certi che Belluno fosse la città assegnataria della costruzione della caserma ma i lavori non vennero avviati. Il ritardo fu dovuto alla volontà, manifestata dal Governo, tramite la Direzione del Genio Militare di Venezia, di modificare la convenzione stipulata nel 1883, e, cioè, che "il Comune si obblighi di anticipare la quota, già votata in consiglio, con la quale verrebbero pagate le indennità di espropriazione dei terreni e incominciati i lavori". Il 3 agosto 1885 venne stipulata la nuova convenzione ma l'avviso d'asta tardava ad essere pubblicato. Il 29 ottobre 1885 sull'«Alpigiano» si leggeva:

LA CASERMA "ANGELO ZANNETTELLI" - Feltre

Angelo Zannetelli

Nato a Feltre il 31 gennaio 1825, sebbene fosse suddito austriaco a seguito dei trattati della "Pace di Campoformio" del 1797, crebbe, assieme ai fratelli, con quell'anelito di libertà che derivava dalla storia centenaria della repubblica veneziana che aleggiava ancora in tutto il Veneto e nel feltrino in particolare. Nel 1845, sollecitato dal padre, entrò a far parte della Guardia Nobile al servizio diretto, a Vienna, dell'imperatore ma, nel 1848, venuto a conoscenza delle rivendicazioni indipendentiste sia in Ungheria che in Italia, non esitò a lasciare l'Austria per unirsi agli insorti comandati da Daniele Manin, a Venezia, entrando a far parte dei "Cacciatori delle Alpi" con il grado di tenente.

Al fallimento dell'insurrezione rientrò a Feltre dove trovò un impiego comunale fino a che, nella primavera del 1859, comprendendo che solo il Piemonte poteva avere la forza di opporsi agli austriaci si arruolò come volontario nell'esercito sabaudo.

Nel giugno 1859 era luogotenente nel 21° reggimento fanteria e nell'ottobre, promosso capitano fu trasferito al comando della sesta compagnia del 39° reggimento fanteria.

Partecipò alla campagna delle Marche e dell'Umbria voluta da Cavour e, nell'assedio della città di Ancona, fu decorato di medaglia d'argento. Inviato ad Ascoli per combattere il brigantaggio che infestava quei luoghi fu mandato in aiuto ad alcune compagnie del 27° reggimento fanteria che combatteva a Mozzano e, ritirandosi dopo aspri scontri, nel tentativo di salvare quanti più soldati della sua compagnia, contrastando in retroguardia gli assalitori fu ucciso da uno dei briganti a cui, vistosi circondato, si era arreso. Fu decorato, alla memoria, con croce di cavaliere dell'ordine militare di Savoia.



La caserma "Angelo Zannetelli" venne edificata, a Feltre, nella prima decade del 1900. Coeva, quindi alle caserme "Salsa" e "D'Angelo" di Belluno.

Fu sede del Battaglione "Feltre" fino all'armistizio del settembre 1943.

Nel dopoguerra, dopo un breve periodo in cui ospitò reparti della "Nembo", ritornò ad essere sede di unità alpine della neonata Brigata "Cadore".

È stata chiusa nel 2005 a seguito di contrazione dei quadri per ristrutturazione dell'Esercito. Nel 2012, e per pochi giorni, fu riaperta in occasione dell'adunata delle sezioni A.N.A. del Triveneto.

LA CASERMA "C. BUFFA DI PERRERO" - Pieve di Cadore

Carlo Buffa di Perrero

Nato a Torino il 20 dicembre 1867. Frequentò l'Accademia Militare di Modena. Col grado di sottotenente fu assegnato al Battaglione Alpino "Aosta". Fu addestratore di plotoni scelti di guide alpine ed esperto conoscitore della zona alpina, delle Dolomiti in particolare. Nel 1914 fu in Libia con il battaglione "Fenestrelle". Nel 1915, col grado di maggiore, fu al comando del Btg. "Cadore", alla conquista di difficili posizioni, tra le quali il monte Cristallo dove fu ferito e ricevette la medaglia d'argento al V.M. Promosso ten. Colonnello, nel 1916 fu inviato sul Carso. Dopo l'azione vittoriosa del 1° 4 novembre a Castagnevizza, mentre ispezionava le linee avanzate fu colpito a morte da una scheggia di granata. Gli fu conferita la medaglia d'oro alla memoria.



L'incendio che nel 1873 distrusse completamente la vecchia caserma, costruita, per la massima parte in legno, costrinse, nel 1913, gli organi preposti ad edificarne un'altra nello stesso sito. Dapprima ancora in legno e capace di ospitare 180 militari, poi più moderna e più consona alle necessità militari del tempo.

Ha da sempre ospitato reparti alpini fino alla sua chiusura nel 1997.

IL 7° REGGIMENTO ALPINI



Motto: Ad excelsa tendo

UN PO' DI STORIA

Nel 1887, a Conegliano, fu costituito il 7° Reggimento alpini con i battaglioni "Feltre", "Pieve di Cadore" e "Gemona", mentre il battaglione "Belluno" sarebbe stato inquadrato solo nel 1909.

Dalle campagne d'Africa di fine ottocento alla guerra di Libia, dalla prima guerra mondiale al conflitto con l'Etiopia e sino alla seconda guerra mondiale, la storia dei tre battaglioni storici del 7° è ricca di episodi di valore e di grande ardimento.

Quei reparti vennero sempre alimentati principalmente da giovani delle vallate Cadorine, Bellunesi e Feltrine, i quali, assieme ad altri giovani provenienti da diverse provincie e regioni italiane, diedero prova di invidiabile efficienza, dimostrando che il capitano Perrucchetti aveva avuto una felice intuizione. Così le truppe alpine sono entrate per sempre nel cuore degli italiani.

Negli anni immediatamente successivi alla conclusione della seconda guerra mondiale l'esercito della neonata Repubblica Italiana fu ricostituito gradatamente. Così accadde anche per le truppe alpine che risorsero dalle divisioni già impiegate sui vari fronti negli eventi bellici dal 1940 al 1945.

Apparvero le Brigate alpine. Dopo la "Julia", la "Tridentina" e la "Taurinense" nacque, nel 1953, assieme alla "Orobica", anche la "Cadore", fortemente voluta dalle comunità bellunesi.

A formare le fila degli organici militari della Brigata fu chiamato il 7° Reggimento alpini il cui comando fu insediato nella caserma "Salsa" del capoluogo, assieme a quello del

Battaglione "Belluno" ed alla 7° Compagnia Mortai Reggimentale, mentre il Battaglione "Pieve di Cadore" si insediò nella caserma "Pier Fortunato Calvi" a Tai di Cadore. Nel 1956 sarebbe arrivato anche il Battaglione "Feltre", dislocato a Feltre, nella caserma "Zannettelli".

Nel corso degli anni il reggimento subì varie ristrutturazioni; le principali, tuttavia, sono state:

- 1963 – Scioglimento della Compagnia Mortai reggimentale. Il Comando delle unità dei servizi diventa "Comando Raggruppamento Servizi".
- 1975 – Abolizione dei reggimenti alpini. Il 7° viene sciolto e la bandiera di guerra viene consegnata al Battaglione "Feltre".
Viene creata la "Compagnia Controcarrì".
Il battaglione "Belluno" da reparto operativo diviene "Centro Addestramento Reclute".
Il Comando Raggruppamento Servizi diviene "Battaglione Logistico".
- 1991 – Ricomparsa del 7° Reggimento, articolato, però su un solo Battaglione. Il Btg. "Belluno" si trasforma in 16° Reggimento "Belluno".
- 1992 – Ricostituzione del 7° Reggimento Alpini su base Btg. "Feltre" e formazione del 12° Reggimento Alpini su base Btg. "Pieve di Cadore".
- 1997 – Scioglimento della Brigata "Cadore" e passaggio del 7° e del 16° Reggimento alla Brigata "Julia".
- 2005 – Dal 26 novembre il 7° Reggimento Alpini è tornato a Belluno, di stanza nella caserma "Salsa – D'Angelo".



Cerimonia commemorativa, 4 novembre 1978. Caserma Salsa Belluno.



Una cerimonia militare nella caserma "Salsa".



Caserma T. Salsa. Monumento all'alpino.

COMANDANTI DEL REGGIMENTO

(Dall'istituzione della Brigata)

Col. GANDOLFO Edgardo	dal 01/07/1953 al 11/08/1954
Col. BRIATORE Alberto	dal 12/08/1954 al 15/03/1956
Col. BELLOMO Vincenzo	dal 16/03/1956 al 20/03/1957
Col. CORSINI Tito	dal 21/03/1957 al 20/03/1958
Col. MAGNANI** Franco	dal 21/03/1958 al 31/08/1959
Col. ZAVATTARO A. Pietro	dal 01/09/1959 al 20/09/1960
Col. ANNONI Giovanni	dal 21/09/1960 al 15/02/1962
Col. CIGNITTI Amedeo	dal 16/02/1962 al 31/09/1963
Col. BRUGNARA Massimiliano	dal 01/10/1963 al 08/11/1965
Col. MOLA DI LARISSE' Massimo	dal 08/11/1965 al 21/08/1967
Col. EBENE Desiderio	dal 22/08/1967 al 18/09/1968
Col. FERAIORNI Vittorio	dal 19/09/1968 al 18/09/1969
Col. BENUCCI Alberto	dal 19/09/1969 al 18/09/1970
Col. PERASSO Carlo	dal 19/09/1970 al 19/09/1971
Col. VIANELLI Nevio	dal 20/09/1971 al 20/09/1972
Col. NARDACCHIONE Mario	dal 21/09/1972 al 19/09/1973
Col. VARESE Sergio	dal 20/09/1973 al 09/10/1974
Col. BORI Giancarlo	dal 10/10/1974 al 11/10/1975
Col. CACCAMO Giuseppe	dal 12/10/1975 al 11/11/1975

Sciolto nel 1975, il reggimento ricomparve nel 1992, sulla base del Battaglione "Feltre.

** Medaglia d'Oro

ALCUNI COMANDANTI DEL REGGIMENTO



Col. GANDOLFO Edgardo



Col. BRIATORE Alberto



Col. BELLOMO Vincenzo



Col. CORSINI Tito



Col. MAGNANI Franco



Col. MOLA DI LARISSE Massimo



Col. EBENE Desiderio



Col. FERAIONI Vittorio



Col. BENUCCI Alberto



Col. PERASSO Paolo



Col. VIANELLI Nevio



Col. VARESE Sergio



Gennaio 1954. Cp Mortai Reggimentale, la "Comunione".



1954. Cp. Mortai Reggimentale. Primo a sin. ten. medico Riggi Salvatore.



1966. Alluvione nell'agordino.





1972. Caserma Salsa, festa dei congedanti.



Caserma Salsa, Belluno 4 novembre 1978, cerimonia commemorativa.



SUPPORTI LOGISTICI



Nappina: Viola

Motto: L'impegno mi esalta

Parallelamente alla sua costituzione, la Brigata acquisì le seguenti unità di servizio: Officina mobile, Parco mobile, Autoreparto, Sezione sanità e Sezione sussistenza.

Nel 1956 tutti questi supporti vennero riuniti nel "Comando Unità Servizi Cadore" (C.U.S.)

Nel 1961 il parco mobile e l'officina mobile si fusero nel "Reparto Rifornimenti, Recupero e Riparazioni", sempre

all'interno del C.U.S.

Nel 1967 il Comando unità servizi si trasformò in "Raggruppamento Servizi Cadore".

Nel 1976 il Raggruppamento venne contratto in "Battaglione Logistico Cadore" e, infine, nel 1997, venne sciolto assieme alla Brigata, dopo aver subito ulteriori modifiche e riduzioni.

LA COMPAGNIA GENIO PIONIERI / GUASTATORI

Nappina: Viola

Motto: Gnanca 'na piega



dal '53 al '68



dal '68 al '70



dal '71 al '80
dal '80 al '83



e dal '84 al '97

UN PO' DI STORIA

Erede delle compagnie miste Genio per divisione alpina costituite nel 1934 a seguito dell' "Ordinamento Baistrocchi" e trasformate, nel settembre 1939 in battaglioni misti Genio per divisioni Alpine (ordinate su: Comando, compagnia Artieri, compagnia telegrafisti e marconisti, sezione foto-elettricisti e sezione automezzi e quadrupedi) che furono decimate e pressochè distrutte nelle dolorose vicende delle campagne di Grecia e di Russia della seconda guerra mondiale; al momento della ricostituzione delle unità alpine, nel dopoguerra le due specialità vennero scisse dando vita all'arma del Genio ed all'arma delle Trasmissioni. La compagnia Genio pionieri fu costituita il 1° luglio 1953, data di nascita della Brigata, ed ebbe sede presso la caserma G. Fantuzzi. Nacque come Compagnia "autonoma" ossia in grado di operare con piena autonomia tecnica e logistica, alle dirette dipendenze del comando di Brigata.

L'organico "Quadro" si articolava in tre plotoni genio Pionieri ed un plotone attrezzature speciali. Il suo compito era quello di assicurare alle componenti della Brigata, oltre che la necessaria mobilità, anche di porre mano e portare a buon fine tutte quelle problematiche di ordine tecnico risolvibili

solo con metodi ingegneristici e con personale addestrato all'impiego di materiali ed apparecchiature specifiche.

Nel 1986, a seguito di una delle tante ristrutturazioni delle forze armate, cambiò denominazione e divenne "Compagnia Genio Guastatori". Nel 1993 confluì nel "Reparto Comando e Supporti Tattici" ed ivi rimase fino allo scioglimento della Brigata, nel 1997.

I COMANDANTI DI COMPAGNIA

S. Ten.	LOGIUDICE Franco	dal 28/10/53 al 25/04/54**
S. Ten.	GIOVANNINI Carlo	dal 26/04/54 al 06/05/54**
Cap.	NAPPINI Giorgio	dal 07/05/54 al 31/09/58
Ten.	VECCHIONE Antonio	dal 01/10/58 al 28/02/59**
Cap.	PERACCHIO Remo	dal 01/03/59 al 05/10/62
Ten.	LIACI Carmelo	dal 06/10/62 al 03/05/64**
Cap.	ZUANETTI Silvio	dal 28/06/64 al 31/03/65
Ten.	RAPAGGI Pietro	dal 01/04/65 al 05/06/65**
Cap.	ASTORI Antonio	dal 06/06/65 al 29/02/68
Cap.	RAPAGGI Pietro	dal 01/04/68 al 12/09/71
Cap.	CICOLIN Maurizio	dal 13/09/71 al 12/09/73
Cap.	CANZIAN Luciano	dal 13/09/73 al 24/02/76

Cap. CRUSI Martino dal 01/03/76 al 31/08/79
 Cap. TREVISAN Adriano dal 01/09/79 al 31/12/83
 Cap. SUSANNA Roberto dal 01/01/84 al 11/08/89
 Cap. ARCARA Arturo dal 15/08/89 al 05/09/93
 Ten. BORTOLUZZI Fabio dal 30/04/93 al 12/12/93**
 Cap. RENGANESCHI Riccardo dal 12/12/93 al 07/10/96
 Cap. DE LILLO Marco dal 08/10/86 al 11/01/97

** Facenti funzioni



Cap. NAPPINI Giorgio



Ten. VECCHIONE Antonio



Cap. PERACCHIO Remo

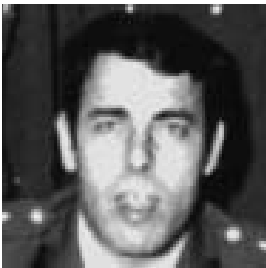


Cap. ZUANETTI Silvio



Cap. RAPAGGI Pietro

Cap. ASTORI Antonio



Cap. CANZIAN Luciano



Cap. CRUSI Martino



Cap. TREVISAN Adriano



Cap. SUSANNA Roberto



Cap. ARCARA Arturo



Ten. BORTOLUZZI Fabio



Cap. RENGANESCHI Riccardo



Cap. DE LILLO Marco



Alcuni manifesti di congedo.



L'EVOLUZIONE DELLE ATTREZZATURE IN DOTAZIONE

Anche per la compagnia Genio Pionieri i primi tempi furono difficili per carenza di idonei mezzi tecnici di supporto ad ausilio dei lavori di competenza. La dotazione, nei primi anni cinquanta era molto scarsa, della seguente consistenza:

Veicoli da trasporto

- 2 moto Guzzi super Alce
- 2 vetture da ricognizione Alfa Romeo (Ar/51), dette "Matta"
- 1 autocarro leggero Fiat/OM
- 4 autocarri leggeri Lancia (Acl/51)
- 4 autocarri medi Fiat/OM (Acm 52)

Mezzi di movimento terra e mezzi tecnici

- 2 trattori apripista leggeri da 18 Cv
- 1 apripista cingolato di provenienza Usa (piano Marshall) con movimentazione della lama a corda
- 1 apripista cingolato Fiat/Allis AD6
- 2 motoseghe "Saba"
- 5 motocompressori "Pinazza" con attrezzatura di perforazione e demolizione
- 6 cercamine
- 1 teleforo mod. 56
- 1 generatore elettrico con faro per illuminazione notturna

Negli anni '60 la dotazione della compagnia fu aggiornata ed aumentata, sia per i veicoli da trasporto che per i mezzi tecnici e di movimentazione terra. Ciò fu dovuto anche al notevole impegno che il reparto ebbe ad esplicare in favore della comunità a causa dei disastrosi eventi che occorsero in quel periodo, e risultò essere, in aggiunta a quanto non sostituito, come segue:

Veicoli da trasporto

- 2 Autovetture da ricognizione Fiat Ar/59 (in sostituzione della Ar/51)
- 4 Autocarri medi Fiat/OMA cm/52
- 4 Autocarri medi Fiat/OM triribaltabili Acm/52

Mezzi di movimento terra e mezzi tecnici

- 1 Pala caricatrice gommata Allis/Chalmers
- 1 Escavatore gommato TC 135
- 2 Motocompressori medi "Mattei" completi di attrezzatura
- 1 Unità di ponte "Bailey" per superamento interruzioni fino a 24 mt. di luce
- 8 Motoperforatori "Cobra"
- 2 Teleferiche "Drago" T.M.120
- 2 Sgombraneve a mano "Schiller"

Negli anni '70 si ebbero le seguenti aggiunte o sostituzioni:

Veicoli da trasporto

- 2 Autovetture da ricognizione Fiat Ar/76 (in sostituzione delle Fiat Ar/59)
- 4 Autocarri leggeri Fiat/OM Acl/75 (in sostituzione degli Acl/51)
- 4 Autocarri pesanti "Astra"

Mezzi di movimento terra e mezzi tecnici

- 2 Apripista cingolati Fiat AD/14
- 6 Motoseghe "Castor" C/90
- 4 Elettrogeneratori tipo "Sielter" con 40 punti luce
- 1 Passerella leggera tipo "drago" per interruzioni di luce ridotta atte al passaggio di mezzi leggeri (Autovetture, Ar/59)
- 2 Rimorchi "Bartoletti" per trasporto macchine di movimento terre

Infine, negli anni 80/90 gli autocarri Fiat /OM furono sostituiti con i più potenti IVECO ACL/90 e ACM 80/90.

CARATTERISTICHE DEI MEZZI E DELLE APPARECCHIATURE



Moto "Guzzi" Super Alce

In produzione dal 1943 al 1955.
Motore monocilindrico di 498,4 cmc.,
potenza 13,2 Hp. a 4000 giri, velocità
massima 90 Km./h, autonomia 300 km.,
Lunghezza 2,22 mt., peso 178 Kg., capacità
serbatoio 13,5 lt.



Autovettura da ricognizione "Alfa Romeo Ar/51 (Matta)"

In produzione dal 1951 al 1956.
Telaio derivato dalla Jeep "Willis", motore
bialbero a quattro cilindri, cilindrata 1884
cmc., carter secco con serbatoio olio
separato, dimensioni 3,22 mt lunghezza,
1,575 mt. larghezza, 1,82 mt. altezza, peso
1250 Kg.



Autovettura da ricognizione "Fiat" AR/51 (Campagnola)

Fu realizzata nel 1951 e prevalse sul
progetto della Alfa Romeo che aveva
presentato la 1900 M (Matta), superiore
tecnicamente ma troppo costosa
rispetto alla Campagnola. Veniva a
sostituire le Jeep di fornitura americana
(Piano Marshall), ormai obsolete. Fu in
produzione dal 1951 al '55. Impiegava
buona parte delle componenti di vetture
in produzione.
Il motore a benzina (105.007) aveva
cilindrata di 1900 cc. e 39 Kw di potenza.
Raggiungeva la velocità massima di 116
Km./h. Dimensioni: Lungh. 3,775mt, Largh.
1,60mt, Alt. 1,945mt, altezza minima dal
suolo 0,27 mt.



Autovettura da ricognizione Fiat AR/59

Prodotta a partire dal 1959, in tutto simile
alla precedente AR/51, montava però il
motore 105B.017 con cilindrata di 1900 cc.,
quattro cilindri, a benzina, alimentato da
carburettore Solex 32 CBI, ed, in seguito Solex
30X30 con potenza di 53 CV.

Autovettura da ricognizione "Fiat" AR/76 (Campagnola)

Presentata al salone di Belgrado nel 1974, fu
prodotta fino al 1987. Di concezione nuova
rispetto al modello precedente, aveva scocca
portante al posto del classico telaio, trazione
posteriore con l'anteriore inseribile e riduttore
con un rapporto molto corto. Il motore, a
benzina, era di due litri, derivato da quello
delle berline 131 e 132, opportunamente
semplificato e depotenziato. Potenza massima
80 Cv, a 4500 giri/min. e coppia massima di
150,92 Nm. a 2800 giri/min, velocità massima
115 Km/h, capacità di guado 0,70 mt.



Autocarro leggero "Lancia" C.L.51 (4x4) (Lancino)

Venne prodotto a partire dal 1951 in
seguito ad un bando di gara dell'esercito,
cui parteciparono anche la OM e la
Autobianchi. La OM produsse il "Leoncino" e
la Autobianchi il "fumarò".
Era equipaggiato con motore a benzina a
quattro tempi di 2535 cmc. di cilindrata,
potenza 58 Cv. A 3200 giri/min., coppia max
16,2 kg/m a 1750 giri. Il telaio consisteva in
longheroni di acciaio sagomati e scatolati,
collegati da traverse, una mensola sosteneva
le ruote. Dimensioni: 4,48/1,97 /2,228 mt.
(Lungh./Largh./Altezza). Peso complessivo
4630Kg., Portata utile 1800 Kg., consumo
medio 28,5lt./100Km., autonomia 260 Km.



Autocarro leggero "OM" ACL 51 (Leoncino)

Prodotto dal 1959 al 1968, aveva caratteristiche simili al CL 51 Lancia. Montava un motore OM a benzina di 2545 cc con potenza di 54 Cv a 2800 giri/min. Telaio formato da due longheroni dritti uniti da traverse e crociera centrale. Sospensioni a balestre semiellittiche con tamponi di gomma ed ammortizzatori idraulici. Cambio a cinque marce e retromarcia con riduttore. Dimensioni: 4,65 /2,150/. 3,45 mt., Peso 2835 kg. Portata 1800 kg. Capacità serbatoio 90 lt.



Autocarro medio "Fiat" C.M. 52 (4x4)

Prodotto dal 1952 al 1955 (il modello C.M.52) e dal 1955 al 1976 (il modello C.M.52 N2) era un autocarro della portata di 4.000 kg. Equipaggiato con motore diesel 6 cilindri in linea di 6650 cc di cilindrata, potenza di 89,5 Cv. a 2000 giri/Min. peso a vuoto 51,6 ql, velocità max 58,5 km./h, consumo combustibile a pieno carico 18 lt./100 km., capacità serbatoio gasolio 111 lt.. Autotelaio e sospensioni simili a quelle dell'autocarro leggero OM ACL 51.



Autocarro pesante "Astra" BM 206x6 a cassone ribaltabile

Prodotto a partire dal 1965, montava un motore diesel "Iveco", quattro tempi, 6 cilindri in linea di 13.798 cc di cilindrata con potenza di 240 Cv, peso in ordine di marcia 13,45 tn. Portata utile 10.300 kg. Capacità con carico a raso 8,5 mc., capacità serbatoio 280 lt., autonomia su strada 300 km., velocità max (su strada) 67., km./h., pendenza massima superabile a pieno carico 44%.



Autocarro Iveco ACL 90

Autocarro per trasporto di materiali e di personale derivato dal modello ACL75 (che fu sviluppato nel 1975 da Italiana Lancia Veicoli).

Caratteristiche: 4,944/ 2,270/ 2,980 mt, (lungh./largh./Alt.), peso 4240 kg., Motore da 5861 cc. a gasolio. Potenza 138,7 Hp. Velocità max. 83 km./h.. Capacità combustibile 155 lt., autonomia 500 km.



Autocarro Iveco ACM 80/90

Caratteristiche: robustezza ed adattabilità ai terreni più accidentati, come l'ACL, presenta un apparato meccanico che permette l'azionamento delle quattro ruote motrici anche a veicolo in movimento, 6,413/ 2,270/ 3,085 mt (lungh./ largh./ alt.). Peso 4,7 tn. Motore a gasolio da 5861cc. Potenza 90hp. Capacità combustibile 145 lt. Autonomia 600 km. Pendenza superabile 60%. Portata 4000 kg.



MEZZI D'OPERA

Trattore apripista leggero Fiat 18 Cv.

Prodotto a partire dal 1957, aveva un motore bicilindrico Diesel da 18 Cv.



Trattore cingolato U.S.A. (Piano Marshall) Caterpillar d 7

Apripista: potenza hp 90, larghezza cingolo cm 50, pressione sul terreno kg/cmq 0,50, peso con lama kg 18.439, misure: m 4,20/ 2,49/ 2,10 (lunghezza, larghezza, altezza), autonomia, ore 18. Consumi lt/h 15, olio 0,50.

AVIAZIONE LEGGERA (S.A.L./R.A.L./E.R.I. "FENICE")



Nappina: Verde, tondino nero/Verde

Motto: Non conosciuto

UN PO' DI STORIA

La "Sezione Aerei Leggeri" (S.A.L.) fu costituita nel 1956 ed era in organico al 6° Regg. Artiglieria da Montagna della Brigata "Cadore" e di essa indossava l'uniforme ed il cappello. Di stanza presso l'aerocampo Dall'Oro di Belluno, era composta da tre ufficiali, tre sottufficiali e da sei militari di truppa.

Disponeva di tre aerei leggeri Piper L21 e L21b.

I compiti della Sezione erano quelli di sorveglianza, di riconoscimento e di informazione, oltre che come mezzo di collegamento rapido tra i vari reparti e le varie unità operanti in zona montana.

Dal primo luglio 1958 la sezione venne posta alle dirette dipendenze del Comando di Brigata (cambiando, quindi, fregio sul cappello).

Dal primo giugno 1966 la sezione venne trasformata in "Reparto Aviazione Leggera "Cadore" (R.A.L.), articolato su due sezioni cui verrà aggiunta una sezione elicotteri da ricognizione (S.E.R.), dotata di tre elicotteri AB4763B1.

Dal 1° febbraio 1976 il R.A.L. si trasforma in 44° gruppo squadroni ERI "FENICE" e passa alle dipendenze del 4° Raggruppamento ALE "ALTAIR" di Bolzano rimanendo, però, di stanza a Belluno e continuando la sua attività di volo, orientata prevalentemente a favore della Brigata "Cadore". La dotazione di elicotteri si arricchisce con l'ac-

quisizione di macchine tipo AB206B1 nel 1979 e tipo AB 205B1 nel 1988.

Il 1996 vede una ulteriore ristrutturazione ed il 44° Gruppo diviene 48° Gruppo, Squadrone EA "PAVONE", dotandosi di elicotteri d'attacco e, passato alle dipendenze del 7° Reggimento EA "VEGA", lascia la storica sede di Belluno per trasferirsi a Rimini. Viene abbandonato il cappello alpino ed adottato il basco azzurro cessando, nel contempo, il tradizionale impiego a favore delle truppe alpine ed acquisendo gli elicotteri A109 e A129 "Mangusta", mt., diametro rotore 14,63 mt., peso a vuoto 2363 kg., velocità 204 km./h., autonomia 511km., quota max. 3849 mt., equipaggio: 2 piloti.

I COMANDANTI DEL R.A.L. / S.A.L.

(Periodo 1956 – 1975)

Cap. **PISTELLI** Guglielmo

Cap. **ZENI** Francesco

Magg. **PISTELLI** Guglielmo

Magg. **GANZ** Riccardo

Cap. **ZANE**

T. Col. **GANZ** Riccardo

Di seguito un elenco (non in ordine cronologico e di avvicendamento) degli ufficiali piloti e dei sottufficiali meccanici – motoristi in organico.

Ufficiali:

Cap. Boarini Luigi, S.Ten. Messina Franco, S.Ten. Fiorilla (perito in incidente aereo in val di Sesto), S. Ten Pucella Ugo, Ten. Galbiati Emilio, Ten. Autolov Paolo, Cap. Lattanzi, Ten. Villano, S.Ten Dal Farra, Cap. La Notte, Ten. Marizza Gastone, Cap. Bergamin Ettore, Cap. Giust Albano, Ten. Stefani, Ten. Mazolin, Ten. Dal Pozzallo, Cap. Moro Mario, Cap. De Maria.

Sottufficiali

Serg. Bortolomiol Mansueto, Serg. Perotto Adriano, Serg. Savian Bruno, Serg. Proietto Giuseppe, Serg. Bof Giuseppe, Serg. Torri, Serg. Del Favero, Serg. Occhi, Serg. Arrighi I., Serg. Sommacal Rodolfo, Serg. Ciprian, Serg. Chirardini, Serg. Gavini, Serg. Monarol.

LE "MACCHINE"

Piper L20 / 21.U

Era prodotto dalla Piper Aircraft inc. (Florida U.S.A.), ad ala alta e carrello d'atterraggio fisso. Equipaggiato con motore AVCO Lycoming 0-290 (quattro cilindri sovrapposti raffreddati ad aria da 135 Hp.). Lunghezza 6,88 mt., apertura alare 10,74 mt., velocità max. 180 Km./h., autonomia 740 Km., quota max. 5800 mt., equipaggio: pilota e due passeggeri.



Piper L21B.

Elicottero AB47

Nelle varie versioni fu costruito dalla Agusta, licenziataria della americana Bell Helicopters e conforme al modello progettato da Arthur M. Yung, prodotto fino al 1974. Equipaggiato con motore Franklin o-335-1 a pistoni da 117 kw. Diametro del rotore 11,32 mt, peso a vuoto 786 kg, velocità max 196 km/h, autonomia 412 Km, quota max 3200 mt, equipaggio: pilota e due passeggeri.

Elicottero AB206B1

Prodotto da Agusta su licenza Bell, derivato dal modello 206B Jet Ranger in servizio in U.S.A. dal 1976. Equipaggiato con motore a turbina Allison 250 da 310 kw, lunghezza 12,11 mt, diametro rotore 10,16 mt, peso a vuoto 777kg, velocità max 224 km/h, autonomia 693 km, quota max 4115 mt, equipaggio: pilota e tre passeggeri.

Elicottero AB205B

Anch'esso prodotto da Agusta, deriva dal modello U.S.A. UH-1D, entrato in servizio nel 1961 ed usato sia nella guerra di Corea che in Vietnam. Equipaggiato con motore a turbina AVCO Lycoming T53, potenza 1044 kw, lunghezza 17,62mt, diametro rotore 14,63 mt, peso a vuoto 2363 kg, velocità 204 km/h, autonomia 511km, quota max 3849 mt, equipaggio: 2 piloti.



1963. Passo S. Pellegrino, Piper L21.



Aeroporto Dall'Oro (BL), Elicottero AB206B.



Aeroporto Dall'Oro (BL), Elicottero AB205B1.



NUCLEO CARABINIERI



UN PO' DI STORIA

Con la costituzione della Brigata, nel 1953, si istituì anche il Nucleo Carabinieri che, di stanza presso la caserma Fantuzzi, aveva il compito istituzionale di polizia militare.

Il suo primo comandante (ad interim) fu l'Appuntato **Stelze Carlo**.

I successivi comandanti furono:

Mar. M. **BERATI** Ernesto

Mar. M. **XAIS** Amedeo

Mar. M. **MASTELLOTTO** Rodolfo

Mar. M. **DE PALMA** Vincenzo

Mar. Luog. **LONGHI** Bruno

Hanno fatto parte del Nucleo Carabinieri, tra gli altri, anche: App. S. Sanvido Dario, App. u.p.g. Budetta Giuseppe, App. Benetti Alessandro, Car. S. Lago Ottavino, Car. S. Maddalozzo Luigi, App. Sosso Lorenzo, App. Da Col Egidio, App. Crosetto Pietro.

INDICE

Saluto del Presidente nazionale Ana	Pag. 5	Il 6° reggimento artiglieria da montagna	76
Saluto delle Sezioni Ana della Provincia di Belluno	7	I Comandanti del Reggimento	77
Presentazione del Gen. Primo Gadia	9	Il Gruppo "Lanzo"	81
Premessa	11	Il Gruppo "Agordo"	83
		Il Gruppo "Pieve di Cadore"	84
LA BRIGATA ALPINA "CADORE"		Il Battaglione Alpini d'arresto "Cadore"	88
Nascita, composizione, evoluzione, scioglimento	15	I supporti logistici	91
Scomparsa della Brigata	20	La Compagnia Genio Pionieri/guastatori	92
I comandanti della Brigata	26	L'evoluzione delle attrezzature in dotazione	95
I vice comandanti della Brigata	29	Caratteristiche dei mezzi delle apparecchiature	96
I Capi di Stato Maggiore di Brigata	29	Attività di pubblica utilità, interventi di soccorso	100
		La Compagnia Trasmissioni	128
LE CASERME SEDE DELLA BRIGATA "CADORE"		Le apparecchiature	134
La Caserma "G. Fantuzzi"	33	Interventi in favore della comunità	142
La Caserma "T. Salsa"	37	La Compagnia Controcarri	146
La Caserma "A. Zannettelli"	38	Il Plotone Paracadutisti	149
La Caserma "De Gol"	39	L'Aviazione leggera	153
La Caserma "M. Grappa"	40	Il Nucleo Carabinieri	156
La caserma "C. Calbo"	41	La Fanfara	157
La caserma "Buffa di Perrero"	42	Il Coro	159
La caserma "P.F. Calvi"	43		
Altre caserme sede di reparti	44	CONCLUSIONI	161
Cadore fa rima con amore	44	Riferimenti bibliografici	163
		Ringraziamenti	163
I REPARTI DELLA BRIGATA "CADORE"			
7° Regg. Alpini, un po' di storia	50		
I Comandanti del Reggimento	51		
Il Battaglione "Feltre"	53		
Il Battaglione "Pieve di Cadore"	55		
Il Battaglione "Belluno"	57		
La 7 ^a Compagnia Mortai Reggimentale	59		
Interventi del 7° in favore della comunità	68		